

A3NEU3 2. Den öffentlichen Raum neu aufteilen

Antragsteller*innen:

Text

460 2. Den öffentlichen Raum neu aufteilen

461 Wir GRÜNE setzen uns dafür ein, dass alle Menschen in Neukölln gesund und gut leben und
462 sich klimagerecht, sicher und bequem fortbewegen können. Denn die Kieze sind unsere
463 Lebensmittelpunkte. Hier wohnen, lernen und arbeiten wir, kaufen wir ein, bewegen uns fort
464 und verbringen unsere Freizeit. Die jahrzehntelange Bevorzugung des Autoverkehrs werden
465 wir beenden. Sie führte zu verstopften Straßen und Lärm, belastet die Luft und das Klima,
466 verstellt den öffentlichen Raum in unseren Kiezen und gefährdet Fußgänger*innen und
467 Radfahrer*innen.

468 Unser Anspruch ist, den öffentlichen Raum völlig neu und gerechter zu verteilen. Wir
469 wollen ein Neukölln, das zum privaten Autoverkehr attraktive Alternativen bereit stellt.
470 Das beginnt damit Fuß- und Radwege, den ÖPNV und Sharing-Modelle zu stärken, den
471 Durchgangsverkehr aus den Nebenstraßen zu holen und eine konsequente
472 Parkraumbewirtschaftung einzuführen, um den Parksuchverkehr zu verringern. Mit der
473 Einrichtung von Kiezblocks und der Umwandlung von Parkplätzen wollen wir die Kieze
474 lebenswerter gestalten und für mehr Flächengerechtigkeit sorgen. Eine neue Aufteilung des
475 Raums heißt auch mehr Sicherheit für alle Beteiligten. Unser Ziel ist die „Vision Zero“.
476 Wir nehmen es nicht hin, dass Menschen im Straßenverkehr immer wieder verletzt werden oder
477 gar zu Tode kommen. Darum werden wir Kreuzungen umbauen, Knotenpunkte neu gestalten und
478 sicheren Verkehr für alle möglich machen.

479 Die Reduzierung des Autoverkehrs hängt unmittelbar zusammen mit dem Ausbau von Bus und
480 Bahn. Die U7-Verlängerung nach Schönefeld hat die GRÜNE Verkehrssenatorin Regine Günther
481 bereits angestoßen. Wir wollen darüber hinaus Tramlinien ausbauen, sowohl im Norden zum
482 Hermannplatz als auch in den Süden Neuköllns. Und gerade im Süden wollen wir den Takt der
483 Busfolgen weiter verdichten, so dass sich alle sicher sein können: Der Bus kommt und er
484 kommt schnell.

485 Zudem möchten wir das bestehende Netz durch flexible Kleinbusse und Ruf-Angebote ergänzen,
486 und das Angebot an Busverbindungen ins Umland verbessern. Wir setzen uns auch für eine
487 bessere Abstimmung der Verkehrsplanung mit den Umlandgemeinden ein.

488 Einen Schwerpunkt unserer Arbeit werden wir auf den Ausbau der Radinfrastruktur legen.
489 Dies gilt für weitere Protected Bike Lanes, für Fahrradstraßen und für Radschnellwege, die
490 Rudow, Buckow und Britz mit dem Norden des Bezirks und dem Zentrum Berlins verbinden.
491 Daneben gilt es, das bestehende Radwegenetz im ganzen Bezirk konsequent zu sanieren und
492 auszubauen. Wir wollen attraktive und sichere Radwege in ganz Neukölln!

493 Wir haben die Chance, Neukölln neu zu denken – mit weniger Abgasen, mehr Platz und einer
494 neuen Lebensqualität für alle.

495 **Schlüsselprojekte:**

- 496 • Weniger Autos, mehr Platz für alle - Kiezblocks einführen
497 Wir wollen den Durchgangsverkehr aus den Kiezen heraushalten, Parkplätze reduzieren,
498 Spiel- und Begegnungsflächen und mehr Grün schaffen. Dazu wollen wir „Kiezblocks“
499 einführen – mit Diagonalsperren oder Filtern, die keine Autos aber Fahrräder und

Fußgänger*innen durchlassen, werden geeignete Plätze und Straßen zu komplett autofreien Orten der Begegnung. Wir wollen dabei mit dem Schiller-, dem Richard- und dem Reuterkiez beginnen und das Konzept schrittweise auf weitere Kieze ausweiten. Lieferverkehr wollen wir reduzieren, etwa durch die Bündelung von Paketsendungen über so genannte „Microdepots und City-Hubs“

- Neukölln wird Vorreiter für Radverkehr und Fußgänger*innen
Wir wollen mehr Raum und gute Infrastruktur für Radverkehr und Fußgänger*innen. Den Umbau haben wir begonnen, jetzt müssen wir schneller werden: Mit mehr Fahrradstraßen in den Kiezen, dem Ausbau geschützter Radwege an den Hauptstraßen und einem Radschnellweg vom Tempelhofer Feld bis nach Rudow (Y-Trasse). An S+U-Bahnstationen wollen wir Fahrradparkhäuser einrichten, beginnend am U-Bahnhof Rudow und entlang des S-Bahn-Rings. Den Fußverkehr werden wir systematisch in der Verkehrsplanung verankern. Ziel sind breite, sichere, barrierefreie, gut ausgeleuchtete und direkte Wege. Kreuzungen und Überwege machen wir durch Sichtbeziehungen und bauliche Maßnahmen sicherer. Mehr Barrierefreiheit wollen wir mit Bordsteinabsenkungen und taktilen Leitsystemen erreichen.
- Bus- und Bahn-Angebot ausbauen
Wir stehen für den Ausbau von Bus und Bahn. Auf Landesebene haben wir dazu bereits riesige Schritte gemacht und weitere vorbereitet. Wir unterstützen die geplante Verlängerung der U7 nach Schönefeld. Wir wollen die Tram zurück nach Neukölln holen, beginnend mit der Verlängerung der M10 von der Warschauer Brücke zum Hermannplatz. Perspektivisch wollen wir die Sonnenallee Richtung Süden sowie auch von Schöneweide aus den Süden des Bezirks anbinden. Und wir wollen die Bustaktung gerade im Süden Neuköllns stark ausbauen.

2.1 Die Kieze den Menschen, nicht den Motoren

Reclaim the Streets - Erobern wir die Straßen!

Die Pandemie hat gezeigt, wie notwendig und wertvoll Freiräume sind – gerade im dicht besiedelten Norden Neuköllns. Durch die Wohnungsnot wachsen viele Kinder in extrem beengten Verhältnissen auf und sind auf öffentliche Räume besonders angewiesen. Mit Kiezblocks wollen wir GRÜNE Durchgangsverkehr aus den Kiezen heraushalten, Parkplätze reduzieren, Spiel- und Begegnungsflächen ausbauen und mehr Grün schaffen. Dabei orientieren wir uns am Vorbild sogenannter „Superblocks“ in anderen europäischen Städten wie z.B. in Barcelona. Einzelne Plätze und Straßen werden zu komplett autofreien Orten der Begegnung. Der freigewordene Raum wird gemeinsam mit den Anwohner*innen, Kitas, Schulen, Gewerbetreibenden, Kiezinstitutionen und Quartiersmanagements z.B. in Bürger*innenversammlungen neu gestaltet. Um die Interessen und Bedarfe der diversen Bezirksgesellschaft im Zuge der Neugestaltung zu berücksichtigen, möchten wir GRÜNE eine Erhebung zur Nutzung des öffentlichen Raums mit Fokus auf Vielfaltskriterien durchführen.

In Teilen Neuköllns sind wir GRÜNE in den vergangenen Jahren bereits den Schritt von der Verkehrsberuhigung zu autoreduzierten bzw. autofreien Bereichen gegangen. Das von uns mit initiierte Verkehrskonzept im Richardkiez führte zur autofreien Umgestaltung des Böhmischen Platzes, der dadurch zu einem neuen Begegnungsort geworden ist. Das wollen wir fortsetzen und neben zusätzlicher Verkehrsberuhigung auch weitere Straßen und Plätze, wie den Karl-Marx-Platz mit seinem Wochenmarkt, autofrei umgestalten. Diese Beispiele zeigen, dass es geht und der Umbau der Stadt begonnen hat. In den kommenden Jahren wollen wir an

546 Tempo zulegen und mutigere Schritte gehen, um Durchgangsverkehr aus den Kiezen
547 rauszuhalten und öffentlichen Raum neu zu verteilen. Daher haben wir uns bereits in der
548 BVV für erste Kiezblocks im Schiller- und Richardkiez eingesetzt. In diesen beiden Kiezen
549 und im Reuterkiez wollen wir nach der Wahl mit der Einrichtung von Kiezblocks beginnen und
550 das Konzept schrittweise auf weitere Kieze ausweiten.

551

552

553 Mehr Flächengerechtigkeit! Autos in die Schranken weisen

554 Parkende Fahrzeuge verstellen in ganz Neukölln den öffentlichen Raum. Dennoch können die
555 Menschen, die wirklich einen Parkplatz brauchen, oftmals keinen bekommen. Allein die
556 Parkplatzsuche macht in Berlin 20-30 Prozent des Gesamtverkehrs aus. Das kostet Nerven und
557 verursacht Lärm und Abgase. Für Radfahrende können Zweite-Reihe-Parker*innen
558 lebensgefährlich sein, vor allem wenn Radler*innen deswegen eine Radspur verlassen müssen.
559 Um diese Probleme zu beheben setzen wir GRÜNE uns seit Jahren in der Bezirksverordneten
560 Versammlung für Parkraumbewirtschaftung ein. Denn das ist ein wichtiger Schritt, um den
561 Parkdruck zu senken, unnötigen Parksuchverkehr zu vermeiden und Falschparker*innen stärker
562 zu kontrollieren. Durch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung werden Besucher*innen
563 angeregt, auf Fahrrad und ÖPNV zu setzen. Das ist gut für die Umwelt und gut für die
564 Menschen. Anwohner*innen können mit einem Parkausweis sicher in deklarierten Zonen parken
565 – alle anderen müssen zum Parken ein Ticket lösen. Für die Durchführung von Kontrollen in
566 Parkraumbewirtschaftungszonen wollen wir das Ordnungsamt mit mehr Personal ausstatten.

567 An den Kiezen wollen wir GRÜNE sogenannte Mobility Hubs einrichten, an denen verschiedene
568 Mobilitätsangebote zusammenkommen, zwischen denen man unkompliziert wechseln kann: Laufen,
569 Radfahren, Elektro-Mobilität vor allem als Teil von Sharing-Angeboten und der öffentliche
570 Nahverkehr. Wir wollen Car-Sharing-Angebote auch in den Süden des Bezirks bringen. An der
571 Stadtgrenze sollen Park&Ride-Plätze Autopendler*innen aus dem Berliner Umland das
572 Umsteigen auf Bahn, Bus oder Fahrrad ermöglichen. Wir setzen uns deshalb für ausreichend
573 Fahrradabstellplätze, Fahrradparkhäuser oder überdachte Abstellflächen an allen S+U-
574 Bahnhöfen des Bezirks ein. Priorität haben dabei Standorte entlang des S-Bahn-Rings und am
575 U-Bahnhof Rudow, danach an allen weiteren U-Bahnhöfen.

576 Den Ausbau der A100 haben wir von Anfang an abgelehnt. Statt einer modernen Verkehrswende,
577 die Umwelt und Klima schützt und Lebensqualität erhöht, steht die damalige Entscheidung
578 von SPD und CDU für ein „Weiter so“ in der autogerechten Stadt der Vergangenheit. Mit der
579 Eröffnung des neuen Abschnittes werden auch auf Neukölln negative Begleiterscheinungen
580 durch zusätzlichen Verkehr, insbesondere an der Abfahrt Sonnenallee entstehen. Hier muss
581 durch ein durchdachtes Verkehrskonzept und konsequente Verhinderung von
582 Durchgangsverkehr die Belastung der anliegenden Kieze minimiert werden.
583 Der Rückbau der A100 ist für uns deshalb eine ernstzunehmende Option.

584 Gewerbeverkehr reduzieren - Alternative Lastentransportmittel fördern

585 Kurze Wege zu den Angeboten im Kiez sind auch Teil unserer Vision für die Verkehrswende.
586 Das gilt natürlich auch für den Gewerbe- und Lieferverkehr. Gerade in Nordneukölln
587 behindern Anlieferungen oft den Busverkehr, gefährden Radfahrende und Fußgänger*innen. Die
588 zumeist Diesel-betriebenen Fahrzeuge belasten zusätzlich die Luft und das Klima. Zudem
589 erschwert der Bedarf an Parkplätzen die menschenfreundliche Umgestaltung des
590 Straßenraums. Wir GRÜNE wollen neue Ideen voranbringen, um den Lieferverkehr zu
591 reduzieren. So wollen wir Standorte für sog. Microdepots und City-Hubs prüfen – also
592 Umschlagplätze, auf denen Lieferungen für die Verteilung in Wohnviertel von großen
593 Lastwagen auf umweltfreundliche Lieferfahrzeugen (Lastenräder, Elektro-Kleintransporter

594 etc.) erfolgen können, denn die Neuorganisation des Lieferverkehrs wird ein
595 Schlüsselement für die Verkehrswende sein. Konzepte wie „Kiezboten“ helfen dabei
596 Anlieferungen der unterschiedlichen Paketdienste lokal zu bündeln. Für eine bessere
597 zeitliche Verteilung des Lieferverkehrs wollen wir Lieferzeitenregelungen (z.B.
598 Nachtlieferungen), insbesondere für Supermärkte und Einkaufszentren, prüfen.

599 Die kommunale und kostenfreie Lastenrad-Flotte wollen wir weiter ausbauen. Quer durch alle
600 Kieze und Stadtteile sollen sie spontan sowie im Voraus buchbar sein. Zudem erarbeiten wir
601 eine Kampagne zur Sensibilisierung lokaler Gewerbetreibender in Neukölln und helfen ihnen,
602 an Fördermittel für eigene Lastenräder von Bund oder Land zu gelangen. Um die
603 Attraktivität des Angebots zu steigern, werden wir Parkbuchten und ausgewiesene Parkplätze
604 für sie schaffen.

605 Schließlich möchten wir das brachliegende Potential der Neuköllner Schienen- und
606 Wasserwege heben und mit Gewerbe- und Industriebetrieben an der verstärkten Nutzung als
607 Alternative für den Warenverkehr arbeiten. Vor diesem Hintergrund wollen wir den Umbau des
608 Neuköllner Hafens von Bezirksseite mit Blick auf das angrenzende Industriegebiet aktiv
609 begleiten.

610 Gesund und sicher durch den Straßenverkehr

611 Das ökologische und sozial gerechte Neukölln braucht die Verkehrswende mit klimagerechter
612 und gesunder Mobilität für alle Menschen. Motorisierter Straßenverkehr ist
613 Hauptverursacher für Luftverschmutzung und Lärm in der Stadt. Gerade an den Hauptstraßen
614 Neuköllns sind die Menschen besonders schwer betroffen. Die Verschmutzung der Luft und die
615 Lärmbelastung ist nicht zuletzt damit auch eine soziale Frage, denn hier wohnen besonders
616 häufig Menschen mit geringem Einkommen. Wir GRÜNE akzeptieren nicht, dass insbesondere sie
617 die enormen Belastungen für Gesundheit und Lebensqualität durch Feinstaub, Abgase und Lärm
618 belasten.

619 Dort wo wir nicht auf motorisierten Verkehr verzichten können, bevorzugen wir – vor allem
620 die gemeinschaftlich nutzbare – Elektromobilität, die deutlich leiser ist und weniger
621 Schadstoffe in der Stadt erzeugt. Wir sind uns bewusst, dass auch elektrische Autos
622 erhebliche Umweltbelastungen verursachen. Daher wollen wir GRÜNE die Zahl privater Autos
623 im Bezirk merklich reduzieren. Statt Autolärm und Abgasen entsteht somit mehr Platz und
624 Lebensqualität für alle. Zudem werden wir uns auf allen politischen Ebenen dafür
625 einsetzen, dass Tempo 30 leichter als Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen
626 angeordnet werden kann. Tempo 30 verringert nicht nur Luftverschmutzungen und Lärm,
627 sondern langsames Fahren hat auch positive Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, indem
628 es etwa den Bremsweg verkürzt. Es erhöht die Lebensqualität, weil sich Fußgänger*innen-,
629 Rad- und Autofahrende angenehm und sicher die Straße teilen können. Für uns ist dabei
630 klar, dass es nur mit einem "Tempo 30"-Schild nicht getan ist, sondern ergänzend auch
631 bauliche Maßnahmen oder mehr Kontrollen eingesetzt werden.

632 Wir GRÜNE wollen die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Unser erklärtes Ziel
633 ist die „Vision Zero“: Wir nehmen es nicht hin, dass Menschen im Straßenverkehr zu Schaden
634 kommen. In Neukölln kommt es an zahlreichen Kreuzungen und Knotenpunkten, wie bspw. dem
635 Hermannplatz, immer wieder zu Unfällen. Insbesondere für Radfahrende und Fußgänger*innen
636 endet dies oft tödlich. Beim Abbiegen und beim Unterschreiten des Sicherheitsabstandes
637 passieren die häufigsten Unfälle. Deshalb müssen Abbiegeassistenten für alle LKW
638 verpflichtend werden. Auf Landesebene wird dies bereits durch eine Initiative der GRÜNEN
639 vorangetrieben. Zudem hat es auch künftig dringende Priorität, Unfallschwerpunkte zügig zu
640 entschärfen. Hierfür notwendige bauliche Maßnahmen wollen wir GRÜNE frühzeitig planen,
641 transparent kommunizieren und schneller umsetzen. Dazu gehören die räumliche Trennung von

642 Kraftfahrzeugen und Fahrradverkehr sowie getrennte Grünphasen. Wo diese Trennung fehlt,
643 wollen wir uns bei den örtlichen Polizeiabschnitten für regelmäßige Kontrollen von
644 Überholabständen einsetzen.

645 Der ÖPNV ist ein wichtiger Baustein der Verkehrswende. Leider haben insbesondere Frauen,
646 von Rassismus, Antisemitismus oder LSBTIQ*-Feindlichkeit betroffene Personen, Menschen mit
647 Behinderung sowie ältere Menschen Angst oder Sicherheitsbedenken, nachts öffentliche
648 Verkehrsmittel sowie Teile des öffentlichen Raums zu nutzen. Wir nehmen diese Sorgen
649 ernst! Ihre Mobilität und Freiheit werden dadurch erheblich eingeschränkt. Darum werden
650 wir uns dafür einsetzen, dass der Bezirk unter Beteiligung der Zivilgesellschaft, ÖPNV-
651 Anbietenden, Initiativen und Quartiersmanagements Konzepte entwickeln, um Angsträume im
652 ÖPNV und auf den Straßen abzubauen. Hierzu zählen etwa Maßnahmen wie eine besseren
653 Beleuchtung von Straßen und im öffentlichen Raum sowie Ansprechpersonen im ÖPNV. Keine
654 geeignete Lösung ist die bloße Ausweitung von Videoüberwachung. Denn diese stärkt nicht
655 die tatsächliche Sicherheit Betroffener. Stattdessen greift sie erheblich in die
656 Selbstbestimmung und Privatsphäre aller Menschen ein. Vor allem Frauen, Kinder und ältere
657 Menschen, Menschen mit einer Behinderung und Menschen mit geringem Einkommen werden auch
658 bei einer vorwiegend auf den Autoverkehr ausgerichteten Verkehrsplanung ausgegrenzt. Darum
659 muss die Verkehrs- und Mobilitätssituation als Ganzes in Neukölln durch ein Gender- und
660 Vielfaltsmainstreaming analysiert werden. Was brauchen Menschen, die viele
661 aneinandergereihte Fußwege zurücklegen, die barrierefreie Strecken benötigen oder den ÖPNV
662 öfter nutzen? Welche Strecken müssen für Alltagsbedürfnisse bewältigt werden? Und in
663 welchem Zustand sind diese Wege? Welche Wege werden von Kindern und Jugendlichen als
664 Schulwege genutzt und bedürfen daher einer besonderen Sicherheit, um die Schwächsten im
665 Verkehr zu schützen? Im Rahmen einer Studie sollen Mobilitäts- und Verkehrsbedürfnisse
666 unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen geklärt sowie Verbesserung hinsichtlich
667 Streckenwegen, Infrastruktur und ihrer Wartung geprüft werden. Ziel ist es, die
668 Verkehrspolitik, -planung und -lenkung intersektional und feministisch auszurichten und
669 die Bedürfnisse der Neuköllner Bevölkerung unabhängig von der historisch gewachsenen
670 Bevorzugung des Autoverkehrs neu zu denken – insbesondere im Hinblick auf das Angebot für
671 Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr.

672 2.2. Klimagerecht und bequem unterwegs

673 Mehr Raum für sicheren Fußverkehr

674 In Berlin wird jeder dritte Weg zu Fuß zurückgelegt. Dies ist zweifelsohne die
675 klimafreundlichste Art sich fortzubewegen. Trotzdem bekommt der Fußverkehr in der
676 Verkehrsplanung oft zu wenig Aufmerksamkeit. Das muss sich ändern! Mit dem bundesweit
677 ersten Mobilitätsgesetz sind wir GRÜNE neue Wege gegangen und haben dabei für ganz Berlin
678 auch eine gute Grundlage für sicheren und barrierefreien Fußverkehr geschaffen. Doch die
679 Fußwege sind häufig in schlechtem Zustand und durch Gewerbe oder Baustellen gestört. Für
680 die Verwendung der Tiefbaumittel sollen entsprechend neue Prioritäten gesetzt werden. Wir
681 brauchen breite, barrierefreie, gut ausgeleuchtete, direkte und sichere Fußwege für alle!

682
683 Wir GRÜNE wollen ein barrierefreies und beschildertes bezirkliches Fußwegenetz unter
684 Beteiligung des neu einzurichtenden Fußverkehrs-Rat erarbeiten. Dieses Fußwegenetz soll
685 sich durch eine besonders fußverkehrsfreundliche Gestaltung und Ausstattung des
686 Straßenraums sowie eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen und wird bei nötigen
687 baulichen Maßnahmen priorisiert.

688
689 Neukölln soll für alle Menschen zugänglich sein. Dabei nimmt der barrierefreie Fußverkehr

690 besondere Priorität ein. Bordsteine an Übergängen wollen wir GRÜNE generell absenken,
691 taktile Leitsysteme für Blinde und Sehbehinderte auf Gehwegen installieren,
692 Ampelschaltungen fußgänger*innenfreundlich gestalten.

693
694 Mit den Mitteln aus dem Gehweg-Sanierungsprogramm wollen wir Kreuzungen und Übergänge
695 konsequent umgestalten und den Umbau beschleunigen. So tragen wir auch zu sicheren
696 Schulwegen für die Jüngsten bei. Denn Verkehrssicherheit betrifft vor allem auch junge
697 Menschen - Kinder und Jugendliche, die selbständig und sicher zur Schule, zum Sportverein,
698 zu Freunden gelangen sollten. Schulwegsicherheit steht für uns deshalb im Fokus: Wir
699 wollen vor jeder Schule Tempo-30-Zonen, Halteverbotszonen und, wenn möglich, mindestens
700 einen Zebrastreifen einrichten. Ampelschaltungen sind so zu gestalten, dass auch Kindern
701 ein sicheres Überqueren der Straße ermöglicht wird.

702
703 An stark befahrenen Straßen wollen wir wo möglich zusätzliche geschützte Übergänge
704 (Zebrastreifen), Ampeln oder Mittellinseln einrichten, um die Straßenquerung für
705 Fußgänger*innen zu erleichtern. Außerdem beseitigen wir die Umwege des Fußverkehrs, die
706 zugunsten eines "flüssigen" Autoverkehrs erzwungen werden, z.B. den Zaun auf der
707 Hermannbrücke.

708 Die größten Gefahren für Fußgänger*innen entstehen immer noch in Kreuzungsbereichen,
709 gerade in Nebenstraßen ist eine barrierefreie Querung häufig nicht möglich.

710 Die Sicherheit von Kreuzungsbereichen wollen wir u.a. durch geeignete Querungshilfen wie
711 Gehwegvorstreckungen oder den Einsatz von Fahrradbügeln und Pollern erhöhen. Dabei stehen
712 neben der Verringerung der zu querenden Strecke, insbesondere die Verbesserung von
713 Sichtbeziehungen und die bauliche Unterbindung von „Eckenparken“ im Fokus.

714 Fußverkehr soll auch Erholung sein. Darum müssen wir die Aufenthaltsqualität verbessern,
715 für eine bessere Beleuchtung sorgen und Gehwege verbreitern. So können wir mehr Platz für
716 Fußgänger*innen, Rollstuhlnutzer*innen, Menschen mit Rollatoren und Kinderwagen schaffen.
717 Bessere Beleuchtung auf Gehwegen, unter Brücken und in Unterführungen verhindert
718 „Angsträume“. Schattenspendende (Obst-)Bäume, Bepflanzungen, Sitzbänke und
719 Trinkwasserspender erhöhen die Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen und ermuntern
720 zum Flanieren.

721 Schnell und emissionsfrei mit Bus und Bahn

722 Wir GRÜNE Neukölln fordern schon lange den Ausbau der U7 und freuen uns daher umso mehr
723 über die von der GRÜNEN Verkehrssenatorin Regine Günther geplante Verlängerung der Linie
724 nach Schönefeld und zum Flughafen BER. Dadurch kann die Verkehrsbelastung an der Rudower
725 Spinne reduziert und der der Buspendelverkehr zum Flughafen kanalisiert werden. Vor allem
726 bedeutet der U-Bahnausbau aber auch, dass bislang unzulänglich erschlossene Wohngebiete
727 eine bessere Anbindung an den ÖPNV erhalten. Den Anwohner*innen des Rudower Frauenviertels
728 und der Gemeinde Schönefeld wollen wir eine attraktive Alternative zum Auto bieten .
729 Dadurch werden Verkehrsströme entzerrt, die verkehrliche Anbindung der Anwohnenden
730 verbessert und weniger Verkehr, Stau, Emissionen und Lärm erzeugt. Die Strecke muss dabei
731 so klimaschonend und kostengünstig wie möglich ausgebaut werden.

732 Bei der Verkehrswende setzen wir GRÜNE auch auf den Ausbau der Tram an wichtigen
733 Verkehrsachsen im gesamten Bezirk. Sie sind schnell, zuverlässig, emissionsfrei und für
734 eine nachhaltige Mobilitätswende unverzichtbar. Moderne Tramsysteme sind zudem geräuscharm
735 und dadurch auch für Anwohnende gut erträglich. Wir setzen uns für den Ausbau der
736 Tramlinie M10 von der Warschauer Brücke bis zum Hermannplatz über Pannierstraße und
737 Sonnenallee ein. Damit schaffen wir eine schnelle und zuverlässige Verbindung nach

738 Friedrichshain. Um den Hermannplatz als Aufenthaltsraum und für den Wochenmarkt zu
739 erhalten, soll die Endhaltestelle der M10 in der Urbanstraße liegen. Perspektivisch
740 möchten wir auch die Sonnenallee Richtung Süden durch Tramrouten entlasten sowie von
741 Schöneweide in die Gropiusstadt und über die Hermannstraße Britz und Buckow für die Tram
742 erschließen. Nach Ausbau der priorisierten Linien betrachten wir auch die Verlängerung der
743 Tram von Adlershof nach Rudow als wünschenswert.

744 Viele Neuköllner*innen nutzen Busse für ihre täglichen Wege. Wir GRÜNE haben uns mit
745 Erfolg für die ersten E-Busse eingesetzt. Doch auch im Busverkehr muss noch einiges
746 verbessert werden: Gerade im Berufsverkehr sind viele Busse oft überfüllt und unpünktlich.
747 Auch bedarf es gerade bei den Buslinien im Süden des Bezirks einer Taktverdichtung, auch
748 in den Randzeiten, um die Linien noch attraktiver zu machen. Dies gilt insbesondere für
749 die Buslinien wie M11/X11 und M44, die heute schon an der Kapazitätsgrenze operieren, und
750 daher zu Recht in die Bedarfsplanung für die Tram aufgenommen worden sind. Wir GRÜNE
751 setzen uns für eine engere Taktung und mehr Busspuren zur Erhöhung der Zuverlässigkeit,
752 sowie mehr Vorrangschaltungen an Ampeln ein. So fordern wir die Erweiterung der Busspur
753 des M41 zwischen Hermannplatz und S-Sonnenallee in beide Richtungen.
754 Wir setzen uns auch für eine Verbesserung des Angebots an Busverbindungen in die
755 Umlandgemeinden ein.

756
757 Auch nachts sollen Busse in ganz Neukölln ein attraktives, sicheres und zuverlässiges
758 Verkehrsmittel für alle Menschen werden. Nicht immer ist der klassische Bus die optimale
759 Lösung. Wir setzen uns deshalb für ein Pilotprojekt in Südneukölln ein, dass das
760 bestehende Netz auch in den weniger dicht besiedelten Ortsteilen durch flexible
761 Kleinbusse, Ruf-Angebote und Ridepooling-Angebote ergänzt.

762 Auch im ÖPNV muss die Barrierefreiheit erhöht werden. Wir werden uns dafür einsetzen, dass
763 der Zugang zum öffentlichen Nahverkehr, insbesondere zur U- und S-Bahn, über
764 funktionierende, sichere und saubere Aufzüge gesichert wird. Für blinde und sehbehinderte
765 Menschen müssen Leitsysteme an allen Haltestellen installiert und die Barrierefreiheit
766 insgesamt weiterentwickelt werden.

767 Mehr Platz und Sicherheit fürs Rad

768 An vielen Straßen Neuköllns hat sich durch uns GRÜNE die Situation für Radfahrende schon
769 verbessert. Im Norden Neuköllns entstanden mehrere neue Fahrradstraßen und der erste
770 Abschnitt einer „Protected Bike Lane“ entlang der Karl-Marx-Straße. Außerdem können
771 Fahrräder durch die Installation mehrerer tausend Fahrradbügel nun deutlich leichter und
772 sicherer geparkt werden und erstmals wurden Parkplätze auf der Straße durch
773 Fahrradabstellanlagen ersetzt.

774 Auch künftig wollen wir weitere Fahrradabstellanlagen schaffen und Parkplätze auf der
775 Straße in Fahrradstellflächen umwandeln, damit der Ausbau nicht zu Lasten des Raums für
776 den Fußverkehr geht. Wir setzen uns ein für ausreichend Fahrradabstellplätze an zentralen
777 Plätzen, sowie Fahrradparkhäuser oder überdachte Abstellflächen an den S+U-Bahnhöfen des
778 Bezirks. Priorität haben dabei Standorte entlang des S-Bahn-Rings und am U-Bahnhof Rudow,
779 danach an allen weiteren U-Bahnhöfen.

780
781 An vielen Hauptverkehrsstraßen sind die Radwege noch nicht baulich vom Autoverkehr
782 getrennt. Das wollen wir ändern: Gemeinsam mit dem Druck der Radinitiativen konnten wir
783 durchsetzen, dass der Bau einer eigenständigen Radverkehrsanlage in der Hermannstraße noch
784 2021 begonnen wird. In der nächsten Wahlperiode hat eine zügige Fertigstellung für uns
785 Priorität. Die im nördlichen Teil der Karl-Marx-Straße geschaffene Protected Bike Lane

786 wollen wir durch eine Verbesserung der Radverkehrsanlage im südlichen Abschnitt erweitern.
787 Auf dem Radstreifen parkenden Autos sagen wir den Kampf an. Für die Händler*innen wollen
788 wir dafür sorgen, dass die für den Lieferverkehr vorgesehen Parkplätze dafür auch wirklich
789 zur Verfügung stehen.

790 Auf der Sonnenallee wollen wir die Situation kurzfristig mit der Erweiterung der Busspuren
791 auf beide Richtungen vom Hermannplatz bis zum S-Bahn-Ring verbessern. Mittelfristig wollen
792 wir auch entlang der Sonnenallee geschützte Radverkehrsanlagen schaffen.

793 Die meisten Magistralen im Süden des Bezirks verfügen bereits über Radwege, die aber
794 Radfahrer*innen wegen mangelnder Breite und Qualität häufig nicht zur Nutzung einladen.
795 Wir GRÜNE wollen diese deshalb ausbauen und verbessern, überall wo möglich an den
796 Hauptstraßen zu geschützten Radstreifen.

797 Mit der Y-Trasse hat die Planungsphase für einen Radschnellweg begonnen, der Rudow, Buckow
798 und Britz mit der Innenstadt verbindet. Wir wollen deshalb in den nächsten Jahren den
799 Fokus auf die zentralen Ost-West-Querverbindungen zur geplanten Y-Trasse und die bessere
800 Anbindung an Zubringerwege und in die Wohngebiete legen. So soll z.B. an der
801 Stubenrauchstraße ein geschützter Radweg in beide Richtungen angelegt, an der
802 Johannisthaler Chaussee der Radweg auf der kompletten Länge ausgebaut und der temporäre
803 Radweg auf der Blaschkoallee in einen dauerhaften umgewandelt werden.

804 Aber auch abseits der Magistralen und Hauptradrouten fragen sich viel Radfahrende oft,
805 welche die beste Strecke von A nach B ist. Wir GRÜNE wollen darum das Radwegenetz auch im
806 Nebenstraßennetz Neuköllns erweitern und gezielt Lücken schließen. Dazu weisen wir neue
807 Fahrradstraßen, wie die Donau-, Krokus- und die Oderstraße, aus und erweitern die
808 Fahrradstraße auf der Weserstraße. Außerdem machen wir mit modalen Filtern und
809 Diagonalsperren den Weg für den Radverkehr frei. Wir machen das Radwegenetz sichtbar: Mit
810 mehr Schildern, farblichen Markierungen und digitalen Fahrradkarten. Nach jahrelangem
811 Drängen ist in Neukölln inzwischen endlich die Radroute 10 ausgeschildert. Das wollen wir
812 ausbauen. Radfahren wird damit attraktiver, wir können den Radverkehr besser steuern und
813 (auch ortsfremde) Radfahrende kommen sicherer und schneller an.

814
815 Damit das Fahrrad auch zukünftig ein beliebtes und sicheres Verkehrsmittel in Neukölln
816 ist, wollen wir den Fahrradunterricht für Kinder und die Jugendverkehrsschulen personell
817 und finanziell deutlich besser ausstatten.

818 Gemeinsame Planung mit dem Umland

819 Mit den neu entstehenden Wohngebieten in Großziethen und Schönefeld, aber auch auf den
820 Buckower Feldern, ist mit einem weiteren Anstieg des Verkehrs zu rechnen. Für die Straßen-
821 und ÖPNV-Infrastruktur des Neuköllner Südens stellt dies eine große Herausforderung dar.
822 Wir setzen uns deshalb für eine koordinierte, abgestimmte Verkehrsplanung mit den
823 Umlandgemeinden Schönefeld und Großziethen ein, um auch landesgrenzenüberschreitende
824 Themen wie U7, Radwege, Verkehrsströme und Busangebote erfolgreich umzusetzen.
825 Wir wollen die Ansätze zu einer überregionalen Kooperation in der Verkehrsplanung zwischen
826 Neukölln und der Gemeinde Schönefeld sowie dem Landkreis Dahme-Spreewald (LDS)
827 intensivieren, und den Austausch und die Vernetzung auch mit regelmäßigen gemeinsamen
828 Sitzungen stärken.